|  |  |
| --- | --- |
| **RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** |  |
| **EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS** | Projektligji “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit” |
| **MINISTRIA UDHËHEQËSE** | Ministria e Financave dhe Ekonomisë |
| **FAZA E POLITIKËS/VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | Konsultim  |
| **BURIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS** | Propozim i brendshëm |
| **DIREKTIVË/RREGULLORE E BE-së** |  Projektligji përputhet pjesërisht me Direktivat Evropiane të fushës së sigurimit motorik të cilat kanë për qëllim harmonizimin e funksionimit dhe mbikëqyrjes së kësaj veprimtarie dhe konkretisht Direktiva 2009/103/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 16 shtator 2009, për sigurimin e përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike dhe për zbatimin me forcë të detyrimit për të marrë një sigurim të tillë. |
| **PUBLIKIMET DHE STRATEGJITË E LIDHURA** | Jo e aplikueshme |
| **DATA E KONSULTIMIT PUBLIK** |  |
| **DATA E VLERËSIMIT TË NDIKIMIT**  |  |
| **A E KA SHQYRTUAR KRYEMINISTRIA VLERËSIMIN E NDIKIMIT?** **NËSE PO, JEPNI DATËN E SHQYRTIMIT** | Jo  |
| **NUMRI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | 2019-MFE-15 |
| **TE DHËNA KONTAKTI****(EMRI, E-MAIL, NUMRI I TELEFONIT TËPERSONIT TË KONTAKTIT)** | Violanda Theodhori/ Drejtor Departamentivtheodhori@amf.gov.al Lusjana Lloji/ Kryespecialistlusjana.lloji@amf.gov.al hava delibashi 0684381875hava.delibashi@financa.gov.al  |
|  |
| **PJESA 1: PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE** **(Maksimumi 2 faqe)** |
| **PËRKUFIZIMI I PROBLEMIT***Cili është problemi në shqyrtim dhe cilat janë shkaqet e tij? Pse është e nevojshme ndërhyrja qeverisë?*Problemi bazë në shqyrtim lidhet me nevojën e modernizimit të kuadrit ligjor të fushës së sigurimit të detyrueshëm në sektorin e transportit. Ky zhvillim ligjor ndërmerret në një kohë kur tregu i sigurimeve është zhvilluar me shpejtësi dhe kërkohen ndryshime ligjore në përgjigje të këtij zhvillimi. Ligji nr. 10 076, datë 12.02.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i ndryshuar, është hartuar që në vitin 2009 dhe ndryshuar në vitin 2011 dhe nuk i përgjigjet zhvillimeve aktuale të tregut si:zhvillimi i sistemeve të raportimit, të cilat lidhen me përcaktimin e primit me bazë rrisku;1. forcimi i rolit të Byrosë Shqiptare të Sigurimit;
2. koordinimi i sistemeve të raportit për identifikimin e kontratës së sigurimit (ndërmjet Autoritet dhe enteve shtetërore si Drejtoria e Shërbimit të Transportit Rrugor, Ministrisë së brendshme).

Mungesa e një legjislacioni stimulues për zhvillim të përshtatshëm të tregut, renditet si një nga problemet, që ka kushtëzuar edhe gjendjen aktuale të tij, pa anashkaluar edhe problematika të tjera si: * mungesa e një platforme të qartë për zhvillimin afatgjatë të tregut;
* mbështetja në produkte të një natyre kryesisht motorike të detyrueshme;
* mungesa e iniciativave për transferimin e rrezikut, për mbrojtjen e individëve si dhe transparencës në shitjen dhe ndërmjetësimin e produkteve të sigurimeve;
* mungesa e kapaciteteve, numri i ulët i sigurimit të detyrueshëm etj.
 |
| **OBJEKTIVAT***Cilat janë objektivat dhe efektet e synuara të propozimit?*Objektivat kryesore që synohen të arrihen nëpërmjet kësaj politike janë:1. Detyrimi për tu siguruar, si dhe vendosja e masave shtrenguese për zbatimin e këtij detyrimi;
2. Ndikimi në uljen e numrit të drejtuesve të mjeteve të transportit që qarkullojnë të pa pajisur me kontratën e sigurimit të detyrueshëm duke arritur një nivel deri në 2%. Aktualisht niveli i mjeteve të pasiguruara rezulton rreth 19%;
3. Të ndikojë në edukimin, ndërgjegjësimin dhe disiplinimin e konsumatorit si dhe, të rrisë cilësinë e shërbimit ndaj tij;
4. Të përmirësojë procedurat dhe afatet e trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim nga ana e shoqërive të sigurimit, deri në 14 ditë nga data e nënshkrimit të dokumentit të pranimit. Po kështu dhe për depozitimin e dokumentave përcaktohet njoftim i palës 8 ditë nga data e paraqitjes së kërkesës.
5. Të rrisë masës së dëmshpërblimit si dhe të ulë nivelin e shpenzimeve të marrjes në sigurim;
6. Të përcaktojë qartë mbulimin në kontratën e sigurimit;
7. Riorganizimi i Byrosë Shqiptare të Sigurimit;
8. Rritja e pavarësisë së organeve drejtuese të Byrosë Shqiptare të Sigurimit

Parashikimi i mekanizmit të tarifimit, ku primi është i varur nga historiku i dëmeve/eksperienca e drejtimit të automjetit nga ana e të siguruarit (Bonus Malus);1. Rënia dakord midis palëve të përfshira në aksident për përgjegjësinë, për dëmet ndaj pronës me vlerë të vogël “Raporti Evropian i Aksidenteve”.
 |
| **OPSIONET E POLITIKAVE***Cilat janë opsionet kryesore të politikave, duke përfshirë mënyrat ndaj rregullimit? Duhet të bëni krahasimin e avantazheve/përfitimeve kryesore dhe të dizavantazheve/kostove të opsioneve të mundshme. Duhet të përcaktoni detajet në lidhje me opsionin e preferuar.*Opsionet e mëposhtme janë vlerësuar në funksion të arritjes së objektivave të politikës:*Opsioni 0 (status quo):* Të vijohet me kuadrin ligjor ekzistues e konkretisht me ligjin nr. 10 076, datë 12.02.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i ndryshuar.*Opsioni 1:* Shfuqizimi i ligjit aktual dhe hartimi i një ligji të ri**.** *Opsioni 2:* Ndryshimi i ligjit aktual, pra i ligjit nr. 10 076, datë 12.02.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i ndryshuar.  |
| **ANALIZA E NDIKIMEVE***Cilat janë ndikimet e opsionit të preferuar? Kjo duhet të përfshijë ndikimet me vlerë monetare të përcaktuar dhe ndikimet pa vlerë monetare të përcaktuar mbi buxhetin dhe bizneset.*Ndikimet e opsionit të preferuar janë: Ndikimet mbi buxhetin: ky projektligj nuk sjell kosto në buxhetin e shtetit.Ndikimi mbi subjektet që veprojnë në tregun e sigurimit të detyrueshëm: * Ky projektligj synon të rrisë efikasitetin e marrëdhënieve ndërmjet aktorëve në tregun e sigurimit të detyrueshëm në funksion të rritjes së cilësisë së shërbimit ndaj konsumatorit.

 * Projektligji siguron mundësinë për implementimin e sistemit Bonus-Malus. Sistemi Bonus-Malus është mekanizmi i tarifimit në sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësisë së pronarit të mjetit motorik për dëmet që u shkaktohen palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti. Sipas këtij sistemi, primi i zbatuar është i varur nga historiku i dëmeve/eksperienca e drejtimit të automjetit nga ana e të siguruarit. Implementimi i sistemit Bonus Malus, ofrion nxitjen në drejtimin e kujdesshëm të mjetit motorik, duke synuar uljen e frekuencës së aksidenteve dhe për rrjedhojë të kostove të sigurimit.
* Projektligji përmirëson procedurat dhe afatet e trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim nga ana e shoqërive të sigurimit në mënyrë që të shmangen problematikat dhe rastet abuzive që janë hasur deri më sot në trajtimin e kërkesave për dëmshpërblim si dhe procesi i dëmshpërblimit të jetë sa më transparent për përfituesin. Sipas projekt ligjit me qëllim shmangjen e vonesave për pagesat e dëmit, është parashikuar dispozitë e re e cila përcakton afatin prej 14 ditësh pas përfunditmit të afatit të trajtimit, për pagesën e dëmit. Po kështu janë parashikuar dispozita të tjera që lidhen me afatet për komunikimin e shoqërisë së sigurimit për plotësim dokumentacioni si dhe afate për trajtimin e ankesave.

Parashikon ndikim në buxhetin e AMF-së i cili aktualisht është i pamatshëm. |
| **ARSYETIMI I OPSIONIT TË PREFERUAR***Shpjegoni arsyet për zgjedhjen e opsionit të preferuar. Ju lutemi jepni nëse është e mundur koston dhe përfitimin me vlerë të përcaktuar monetare.***Opsioni i preferuar është zgjedhur opsioni nr. 1, kjo për arsye se:***Së pari:* Hartimi i një ligji të ri mundëson harmonizimin më tej me Direktivat Evropiane të fushës së sigurimit motorik dhe konkretisht Direktiva 2009/103/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 16 shtator 2009 për sigurimin e përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike dhe për zbatimin me forcë të detyrimit për të marrë një sigurim të tillë. *Së dyti:* parashikimi i së drejtës së shoqërisë së sigurimit për implementimin e sistemit Bonus Malus, si dhe riorganizimi tërësor i Byrosë Shqiptare të Sigurimit duke e ndarë në dy departamente të pavarura sipas funksioneve kryesore të saj si dhe pavarësi dhe forcim të rolit të organeve drejtuese të Byrosë, kërkon domosdoshmërisht hartimin e një ligji të ri për sa kohë preken të gjitha dispozitat e ligjit ekzistues. *Së treti:* Nëpërmjet hartimit të një ligji të ri përmirësohen procedurat dhe afatet e trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim, shmangen problematikat dhe rastet abuzive, si dhe procesi i dëmshpërblimit bëhet sa më transparent për përfituesin.**Kostoja e përllogaritur në total e opsionit të preferuar mbi buxhetin e shtetit gjatë periudhës 3-vjeçare menjëherë pas miratimit të ligjit (kostoja në total në lek, çmimet aktuale, në terma nominalë):**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Viti 2020** | **Viti 2021** | **Viti 2022** |
| **Nuk aplikohet**  | **Nuk aplikohet** | **Nuk aplikohet** |

 |
|  |
| **KONSULTIMI***Jepni një përmbledhje të çdo konsultimi të kryer (me kë dhe si jeni konsultuar?), çfarë pikëpamjesh janë shprehur, si janë trajtuar ato, domethënë çfarë ndryshimesh janë pranuar dhe çfarë janë refuzuar dhe arsyet pse?)*Janë organizuar takime me përfaqësues të Shoqatës së Siguruesve, Drejtorët e Përgjithshëm të shoqërive të sigurimit, Bankën Botërore, Autoritetin e Konkurrencës, ekspertët ligjorë të grupit të punës, si dhe sekretari i përgjithshëm i SHSSH-së. Komentet e institucioneve më sipër janë reflektuar në projekt. |
| **ZBATIMI DHE MONITORIMI***Si do të organizohen zbatimi dhe monitorimi?*Duke qenë se kemi të bëjmë me një akt juridik, i cili i shtrin efektet e tij si në nivelin qendror, ashtu edhe atë vendor, për zbatimin e tij është e domosdoshme përfshirja në proces e të gjitha institucioneve, të cilat në veprimtarinë e përditshme dhe në përmbushje të kompetencave të tyre kanë ofrimin e shërbimeve publike. Organet kryesore të ngarkuara nga ky projektligj për zbatimin e tij janë: Ministria e Brendshme, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Bashkitë si dhe Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare, në rolet e specifikuara në këtë ligj si institucione qendrore dhe vendore.Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare si institucion përgjegjës për rregullimin dhe mbikëqyrjen e tregut të sigurimit të detyrueshëm, në bazë të kompetencave të dhëna nga Ligji nr.9572, datë 03.07.2006 “Për Autoritetin e Mbikëqyrjes Financiare” i ndryshuar, do të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të këtij projektligji.  |

|  |
| --- |
| **PJESA 2: BAZA KRYESORE E ANALIZËS DHE E PROVAVE**  |

#

# Historik

* ***Jepni kontekstin e politikës***

Sigurimi motorik është një nga llojet më të rëndësishme të sigurimit që ofrohet në vendet në zhvillim dhe mund të jetë nga klasat e para të sigurimit, për të cilat publiku i gjerë disponon një perceptim të përgjithshëm. Arsyeja kryesore që sigurimi motorik në shumë vende është i detyrueshëm lidhet me mbrojtjen e publikut.

Në vendin tonë, sigurimi i detyrueshëm motorik, hyri në fuqi për herë të parë në 1.1.1993, në bazë të dekretit të Presidentit të Republikës me nr. 295, datë 15.09.1992. Në bazë të këtij dekreti, mbajtësi i një mjeti motorik detyrohej të lidhte me një sigurues të autorizuar, një kontratë për sigurimin e përgjegjësisë së tij ndaj personave të tretë për dëmet që mund të shkaktonte nga përdorimi i mjetit motorik. Rritja e vazhdueshme e numrit të automjeteve të hyra në vendin tonë, ka sjellë si pasojë zhvillimin me shpejtësi të tregut të sigurimeve të detyrueshme motorike. Referuar statistikave të tregut të sigurimeve, sigurimi i mjeteve motorike zë peshën kryesore në treg. Ky zhvillim ka bërë që disa herë të ketë ndryshime ligjore në përgjigje të tendencave të tregut, me qëllim mbrojtjen e konsumatorit dhe përafrimit me standardet ndërkombëtare.

Ndryshimi më i fundit i legjislacionit për sigurimin e detyrueshëm motorik është Ligji nr. 10455, datë 21.07.2011 “Për disa ndryshime në Ligjin nr. 10076, datë 12.02.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”. Këto ndryshime sollën dhe liberalizimin e tarifave të sigurimit të detyrueshëm, duke i dhënë të drejtën shoqërive të sigurimit të përcaktojnë vetë tarifat e primit të sigurimit, sipas kushteve të tregut, dhe të fillojnë t’i zbatojnë ato, pasi njoftohet zyrtarisht Autoriteti. Pavarësisht tarifave të liberalizuara të primit të sigurimit të detyrueshëm, shoqëritë e sigurimit krijojnë rezervat teknike dhe provigjonet, jo më pak se niveli i rezervave teknike dhe provigjoneve, të përcaktuara nga Autoriteti. Kjo është një masë për të garantuar që shoqëritë të jenë në gjendje të vlerësojnë drejtë detyrimet që kanë ndaj publikut edhe në rastet kur shoqëritë nuk ndjekin politikë të kujdesshme tarifimi.

Duke qënë se ndryshimet e fundit të ligjit datojnë në 2011, harmonizimi i këtij ligji me zhvillimet e fundit të tregut të sigurimeve, i cili është një treg mjaft dinamik si dhe implementimi i direktivave të BE-së për këtë sektor, sjell domosdoshmërinë e hartimit të një akti të ri ligjor.

# Problemi në shqyrtim

* ***Përshkruani natyrën e problemit.***
* ***Identifikoni shkaqet e problemit.***
* ***Përshkruani shtrirjen e problemit.***
* ***Identifikoni grupet e prekura nga ky problem - qeveria / biznesi / shoqëria civile / qytetarët.***
* ***Vlerësoni nëse problemi mund të trajtohet ose jo përmes një ndryshimi të politikave.***

Disa nga problematikat e hasura parashtrohen si më poshtë:

1. Ndryshimi i shpeshtë i primit të sigurimit;
2. Mos pajisja me kontratën e sigurimit të detyrueshëm e të gjitha mjeteve të transportit që qarkullojnë;
3. Mosparashikimi i të drejtës për tarifimim në sigurimin e detyrueshëm, ku primi i zbatuar është i varur nga historiku i dëmeve/eksperienca e drejtimit të automjetit nga ana e të siguruarit (Bonus Malus).
4. Mosefektivitet në ushtrimin e funksioneve dhe vendimarrjes së organeve drejtuese të Byrosë Shqiptare të sigurimit;
5. Vonesa në pagesën e dëmshpërblimit si dhe vonesa në procesin e trajtimit të kërkesës për dëmshpërblim;
6. Mungesa e fushës së mbulimit të kontratës së sigurimit të pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik;
7. Mungesa e fondeve për pagesat e dëmeve të fondit të kompensimit nga Byroja Shqiptare e Sigurimit, të cilat ndikonin në mospagesat në kohe të dëmshpërblimit si dhe akumulimin në vite të këtyre detyrimevetë prapambetura;
8. Mungesa e masave mbikëqyrëse në rast shkelje ose mos zbatimit të detyrimeve ndaj shoqërive të sigurimit dhe Byrosë.

*Grupet e prekura nga ky problem janë:*

1. Qytetarët, në cilësinë e pronarit të mjeteve të transportit, pasagjerit ose të dëmtuarit në një aksident vuajnë pasojat e mungesës së një baze ligjore që nuk i përshtatet zhvillimeve të tregut.
2. Shoqëritë e sigurimit për pagesa të konsiderueshmë për personat e dëmtuar nga mjetet e pasiguruara, subjekt i fondit të kompensimit pranë BSHS-së.

**Arsyeja e ndërhyrjes**

* *Shpjegoni pse qeveria planifikon të ndërhyjë dhe pse është e nevojshme.*
* *Shpjegoni se çfarë shpreson të trajtojë qeveria nëpërmjet kësaj ndërhyrjeje.*
* *Identifikoni shkallën e ndërhyrjes së qeverisë që nevojitet për të trajtuar problemin.*
* *Shpjegoni se si i mbështet kjo ndërhyrje objektivat e nivelit të lartë të qeverisë.*
* *Rendisni punën ekzistuese që është realizuar tashmë.*

Referuar problematikave të dala dhe duke u konsultuar me autoritetet homologe, evidentohet nevoja për përmirësim të legjislacionit.

Janë analizuar legjislacione të disa vendeve duke arritur të merret praktikat më të mira të legjislacioneve të disa vendeve evropiane, si Sllovenia, Kroacia, Serbia.

Ndërhyrja e qeverisë nëpërmjet politikës që propozohet është substanciale dhe e nevojshme me qëllim kryesor që i adresohet mbrojtjes së interesave të konsumatorëve, uljen e numrit të drejtuesve të mjeteve të transportit që qarkullojnë të pa pajisur me kontratën e sigurimit të detyrueshëm nëpërmjet shtimit të masave administrative si dhe forcimin e rolit të Byrosë Shqiptare të Sigurimit në lidhje me kartonin jeshil, si anëtare e Këshillit të Byrove, si dhe me administrimin e Fondit të Kompensimit.

**Objektivi i politikës**

* *Vendosni objektiva që korrespondojnë me problemin dhe shkaqet e tij.*
* *Sigurohuni që objektivat janë specifikë, të matshëm, të arritshëm, realë dhe në kohë.*

Objektivat kryesore që synohen të arrihen nëpërmjet kësaj politike janë:

1. Detyrimi për tu siguruar, si dhe vendosja e masave shtrenguese për zbatimin e këtij detyrimi;
2. Ndikimi në uljen e numrit të drejtuesve të mjeteve të transportit që qarkullojnë të pa pajisur me kontratën e sigurimit të detyrueshëm duke arritur një nivel deri në 2%. Aktualisht niveli i mjeteve të pasiguruara rezulton rreth 19%;
3. Të ndikojë në edukimin, ndërgjegjësimin dhe disiplinimin e konsumatorit si dhe, të rrisë cilësinë e shërbimit ndaj tij;
4. Të përmirësojë procedurat dhe afatet e trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim nga ana e shoqërive të sigurimit, deri në 14 ditë nga data e nënshkrimit të dokumentit të pranimit. Po kështu dhe për depozitimin e dokumentave përcaktohet njoftim i palës 8 ditë nga data e paraqitjes së kërkesës;
5. Të rrisë masës së dëmshpërblimit si dhe të ulë nivelin e shpenzimeve të marrjes në sigurim;
6. Të përcaktojë qartë mbulimin në kontratën e sigurimit;
7. Riorganizimi i Byrosë Shqiptare të Sigurimit;
8. Rritja e pavarësisë së organeve drejtuese të Byrosë Shqiptare të Sigurimit

### Parashikimi i mekanizmit të tarifimit, ku primi është i varur nga historiku i dëmeve/eksperienca e drejtimit të automjetit nga ana e të siguruarit (Bonus Malus);

1. Rënia dakord midis palëve të përfshira në aksident për përgjegjësinë, për dëmet ndaj pronës me vlerë të vogël “Raporti Evropian i Aksidenteve”.

# Përshkrimi i opsioneve të shqyrtuara

* *Përshkruani opsionin e status quo-së.*
* *Identifikoni dhe përshkruani të gjitha opsionet e politikave që keni marrë parasysh.*
* *Shpjegoni se si janë zgjedhur opsionet e renditura.*
* *Opsioni 0- Status quo; Pra vijimi i gjendjes ekzistuese,* duke mbajtur në fuqi ligjin nr. 10076, datë 12.02.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i ndryshuar. Ligji nr. 10076, datë 12.02.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i ndryshuar, nuk zgjidhen problemet e identifikuara gjatë zbatimit të tij siç janë procedurat dhe afatet e trajtimit të kërkesave për dëmshperblim, problematikat e hasuar me Byronë Shqiptatre të Sigurimit në lidhje me administrimin e fondit të kompensimit, mungesa e implemetimit të Sistemit Bonus malus një sistem i cili është funksional prej vitesh në vendet e tjera të BE-së, etj.

***Opsioni 1 (i preferuar)-Miratimi i një ligji të ri për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit.***Hartimi i një ligji të ri bën të mundur harmonizimin më tej me Direktivat Evropiane të fushës së sigurimit motorik dhe konkretisht Direktiva 2009/103/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 16 shtator 2009 për sigurimin e përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike dhe për zbatimin me forcë të detyrimit për të marrë një sigurim të tillë; Parashikimi i së drejtës së shoqërisë së sigurimit për implementimin e sistemit Bonus Malus, si dhe riorganizimi tërësor i Byrosë Shqiptare të Sigurimit duke e ndarë në dy departamente të pavarura sipas funksioneve kryesore të saj si dhe pavarësi dhe forcim të rolit të organeve drejtuese të Byrosë, kërkon domosdoshmërisht hartimin e një ligji të ri. Ligji i ri përmirëson procedurat dhe afatet e trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim duke mundësuar një proces dëmshpërblimi transparent për përfituesin.

* *Opsioni 2- Ndryshime dhe shtesa në legjislacionin ekzistues.* Ndërhyrjet me këtë Opsion lidhen kryesisht me riorganizimin e Byrosë Shqiptare të Sigurimeve dhe organeve drejtuese të saj, sistemi Bonus Malus, liberalizimi i tarifave të primit, trajtimi më eficent dhe në kohë i kërkesave për dëmshpërblim etj. Këto ndërhyrje nuk mund të integrohen për të krijuar vijueshmëri në përmbajtje të aktit aktual.

# Vlerësimi i opsioneve/analizimi i ndikimeve

* *Identifikoni se kush preket.*
* *Identifikoni llojet e ndikimeve për secilin grup të prekur; bëni dallimin midis ndikimeve të drejtpërdrejta dhe jo të drejtpërdrejta.*
* *Për ndikimet e drejtpërdrejta:*
	+ *Përshkruani nga ana cilësore ndikimet e drejtpërdrejta mbi grupet e prekura.*
	+ *Analizoni nga ana sasiore ndikimet më të rëndësishme të drejtpërdrejta.*
	+ *Përcaktoni vlerën monetare të ndikimeve më të rëndësishme të drejtpërdrejta aty ku është e mundur (shih aneksin 1/a për tabelën që mund të përdorni).*
	+ *Analizoni ndikimin mbi ndërmarrjet e vogla dhe të mesme.*
* *Për ndikimet jo të drejtpërdrejta:*
	+ *Përshkruani nga ana cilësore ndikimet jo të drejtpërdrejta mbi grupet e prekura.*
	+ *Analizoni ndikimin mbi konkurrencën.*
* *Diskutoni kufizimin e analizës:*
	+ *Jepni supozimet në të cilat janë bazuar parashikimet dhe rreziqet, të cilave ato u nënshtrohen.*
	+ *Tregoni sa të forta, të pavarura dhe të rëndësishme janë provat që mbështesin supozimet.*
	+ *Tregoni se çfarë mund të pengojë realizimin e përfitimeve, të rrisë kostot ose të sjellë pasoja të papritura.*
* *Përmblidhni vlerësimin e opsioneve:*
	+ *Paraqisni një pasqyrë përmbledhëse të të gjitha ndikimeve të opsioneve të analizuara.*
	+ *Shpjegoni se si ndikimet e të gjitha opsioneve të analizuara krahasohen me njëra-tjetrën.*
	+ *Paraqisni përllogaritjet më të mira të përgjithshme neto të ndikimit me vlerë monetare të përcaktuar për çdo opsion (shih aneksin 1/b për tabelën që mund të përdorni).*

Nga opsioni i preferuar preken 2 grupe interesi:

1. **Qytetarët**
2. **Biznesi (shoqëritë e sigurimit, Byroja Shqiptare e Sigurimit)**

Qytetarët, në cilësinë e pronarit të mjeteve të transportit, në cilësinë e pasagjerit ose të dëmtuarit të përfshirë në një aksident vuajnë pasojat e mungesës së një baze ligjore që i përshtatet zhvillimeve të tregut, përfshirë këtu ndryshimet e shpeshta të primit të sigurimit, rregullimin e afatit të trajtimit të dëmshpërblimit dhe pagesës së saj.

Mungesa e një baze ligjore që i përshtatet zhvillimeve të tregut, prek dhe Shoqëritë e sigurimit, subjektet që veprojnë në tregun e sigurimeve, si dhe Byronë Shqiptare të Sigurimit.

***Qytetarët:***

-ndikime të drejtpërdrejta:

1. Trajtim në kohë dhe me cilësi të kërkesave për dëmshpërblim;
2. Detyrimi për t’u siguruar.
3. Mundësia e pagesës së primit në varësi të historikut të dëmeve;

***Biznesi:***

- ndikime të drejtëpërdrejta:

1) ndarje të përgjegjësisve dhe kompetenca për subjektet që veprojnë në tregun e sigurimeve;

**Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare**:

Parashikon ndikim në buxhetin e AMF-së i cili aktualisht është i pamatshëm.

Sipas projektligjit si burim financimi i Fondit të Kompensimit do të jenë;

1. kontributet e shoqërive të sigurimit;
2. kontributet shtesë të shoqërive të sigurimit, kur fondi i parashikuar rezulton të jetë i pamjaftueshëm për të kryer pagesat e dëmeve objekt i Fondit të Kompensimit;
3. gjobat e vëna pronarit të mjetit të transportit kur nuk kanë lidhur kontratën e sigurimit;

c) të ardhurat nga investimet dhe të ardhurat e tjera të Fondit të Kompensimit;

ç) burime të tjera në përputhje me ligjin.

**Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare**:

Parashikon ndikim në buxhetin e AMF-së i cili aktualisht është i pamatshëm.

# Arsyetimi i opsionit të preferuar

* *Zgjidhni opsionin e preferuar, bazuar në analizë.*
* *Shpjegoni arsyetimin tuaj.*

***Opsioni 1 (i preferuar)-****Miratimi i një ligji të ri për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit. Është zgjedhur për arsyet e mëposhtme:*

Hartimi i një ligji të ri bën të mundur harmonizimin më tej me Direktivat Evropiane të fushës së sigurimit motorik dhe konkretisht Direktiva 2009/103/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 16 shtator 2009 për sigurimin e përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike dhe për zbatimin me forcë të detyrimit për të marrë një sigurim të tillë;

Parashikimi i së drejtës së shoqërisë së sigurimit për implementimin e sistemit Bonus Malus, si dhe riorganizimi tërësor i Byrosë Shqiptare të Sigurimit duke e ndarë në dy departamente të pavarura sipas funksioneve kryesore të saj si dhe pavarësi dhe forcim të rolit të organeve drejtuese të Byrosë, kërkon domosdoshmërisht hartimin e një ligji të ri. Ligji i ri përmirëson procedurat dhe afatet e trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim duke mundësuar një proces dëmshpërblimi transparent për përfituesin.

# Çështje të zbatimit

* *Shpjegoni se cila njësi do të jetë përgjegjëse për zbatimin e opsionit të zgjedhur.*
* *Shpjegoni pengesat e mundshme për zbatimin e opsionit të zgjedhur.*
* *Përshkruani masat që do të ndërmerren gjatë zbatimit për të arritur qëllimet e politikës.*
* *Specifikoni të gjitha kërkesat e përputhshmërisë dhe të zbatimit.*

Duke qenë se kemi të bëjmë me një akt juridik, i cili i shtrin efektet e tij si në nivelin qendror, ashtu edhe atë vendor, për zbatimin e tij është e domosdoshme përfshirja në proces e të gjitha institucioneve, të cilat në veprimtarinë e përditshme dhe në përmbushje të kompetencave të tyre kanë ofrimin e shërbimeve publike.

Organet kryesore të ngarkuara nga ky projektligj për zbatimin e tij janë: Ministria e Brendshme, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Bashkitë si dhe Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare, në rolet e specifikuara në këtë ligj si institucione qendrore dhe vendore.

Nuk parashikohet të ketë pengesa në zbatimin e opsionit të zgjedhur.

Subjektet përgjegjës Ministria e Brendshme, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Bashkitë do të ndërmarrin të gjitha hapat e nevojshëm me qëllim që çdo drejtues mjeti të pajiset me policën e sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile.

Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare do të ushtrojë mbikëqyrjen e nevojshme ndaj shoqërive të sigurimit për zbatimin sa më korrekt të këtij projektligji. Për arritjen e këtij qëllimi Autoriteti do të hartojë dhe miratojë rregulloret e mëposhtme:

1. Rregullore për përcaktimin e parimeve aktuariale për llogaritjen e nivelit të tarifave të primeve;
2. Rregullore për përcaktimin e nivelit të provigjoneve teknike të sigurimit të detyrueshëm;
3. Rregullore për përcaktimin e formatit, metodës, afateve kohore dhe përmbajtjes së çertifikatës së historikut të dëmeve si dhe për formën e Raportit Evropian të Aksidenteve;
4. Rregullore për kriteret e sistemit bonus-malus, kategoritë e mjeteve ku zbatohet si dhe të dhënat e nevojshme për zbatimin e këtij sistemi;
5. Rregullore për metodologjinë e llogaritjes së dëmshpërblimit që mbulohet nga kontrata e sigurimit të detyrueshëm;
6. Rregullore për përcaktimin e kritereve të strukturës së specializuar për trajtimin e dëmeve të kartonit jeshil;
7. Rregullore për të dhëna të tjera që mban dhe ruan Qëndra e Informacionit;
8. Rregullore për mënyrën e funksionimit të qendrës së informacionit dhe për mënyrën e për mënyrën e procedurat e raportimit dhe njoftimit të të dhënave;
9. Rregullore për strukturën, veprimtarinë e qendrës së informacionit dhe masa e kontributit financiar;
10. Rregulla dhe procedura për kriteret që duhet të përmbushin subjektet e specializuara për t’u autorizuar nga Autoriteti, për operimin dhe mirëmbajtjen e Qëndrës së Informacionit;
11. Rregullore për format, mënyrat dhe afatet e shkëmbimit të informacionit dhe të bashkëpunimit, midis Ministrisë së Brendshme, Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare;
12. Rregullore për standardet e raportimit dhe të mbikëqyrjes të Byrosë Shqiptare të Sigurimit;
13. Rregullore për mënyrën dhe llogaritjen e Fondit të Kompensimit;
14. Rregulla për bazat, metodat e llogaritjes, mënyrat e mbajtjes së provigjoneve teknike nga Byroja, investimit të aktiveve në mbulim të provigjoneve si dhe raportimit të tyre në Autoritet;

1. Rregullore për rregulla shtesë për mënyrën e mbajtjes dhe të përdorimit të aktiveve në mbulim të fondit të kompensimit.
2. Rregullore për kontributin e cdo anëtari, afatin për derdhjen, prekjen dhe rivendosjen e garancinë e Fondit të Kompensimit.

**Faza e shqyrtimit/vlerësimit**

* *Jepni një përshkrim të përmbledhur të masave të monitorimit dhe të vlerësimit.*
* *Identifikoni kriteret/treguesit për të matur arritjen e qëllimeve ose progresin drejt tyre.*

Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare me qëllim monitorimin dhe zbatimin e opsionit të preferuar do të ushtrojë mbikëqyrjen e nevojshme mbi të gjitha subjektet që ushtrojnë veprimtari në tregun e sigurimit të detyrueshëm.

Mbikëqyrja ushtrohet në format e mëposhtme:

a) monitorim, mbledhje dhe verifikim të raporteve;

b) kontroll në vend të veprimtarisë së shoqërisë së sigurimit;

c) vendosje e masave mbikëqyrëse në përputhje me këtë projekt ligj.

**Raporti i vlerësimit të ndikimit - Shtojca2/a**

*Tabela: Vlera aktuale neto në total (VAN) - kostot dhe përfitimet me vlerë monetare të përcaktuar në milionë lekë e zbritur për 10 vjet (Vlera aktuale e kostos dhe vlera aktuale e përfitimit); krahasuar me status quo-në*.

Tabela VAN për Opsionin 1,

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | Viti 1 | Viti 2 | Viti 3 | Viti 4 | Viti 5 | Viti 6 | Viti 7 | Viti 8 | Viti 9 | Viti 10 |
| **Faktori zbritës**  | 1 | 0.95 | 0.9 | 0.86 | 0.82 | 0.78 | 0.74 | 0.71 | 0.67 | 0.64 |
| Kosto për buxhetin – njëherë |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Kosto për buxhetin – në vazhdim |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Kosto për biznesin – njëherë (fondi min i fondit te kompensimit) | 50 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Kosto për biznesin – në vazhdim (rritja e shpenzimeve të dëmeve dhe shpenzimeve operative si pasojë e rritjes se numrit të kontratave të lidhura) | 260 | 260 | 260 | 435 | 435 | 435 | 435 | 435 | 435 | 435 |
| Kosto për grupet e tjera – njëherë |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Kosto për grupet e tjera – në vazhdim  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| **Kosto në total**  | **310** | **260** | **260** | **435** | **435** | **435** | **435** | **435** | **435** | **435** |
| **Kosto e zbritur në total** = Kosto në total x faktorin zbritës | **310** | **247** | **234** | **374.1** | **356.7** | **339.3** | **321.9** | **308.85** | **291.45** | **278.4** |
| Përfitimi për buxhetin – në vazhdim |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Përfitimi për biznesin – njëherë |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Përfitimi për biznesin – në vazhdim (ndryshimi i volumit të primeve të shkruara) | 283 | 283 | 283 | 475 | 475 | 475 | 475 | 475 | 475 | 475 |
| Përfitimi për grupet e tjera – njëherë |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Përfitimi për grupet e tjera – në vazhdim  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Kosto për buxhetin – në vazhdim |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| **Përfitimi në total** | **283** | **283** | **283** | **475** | **475** | **475** | **475** | **475** | **475** | **475** |
| **Përfitimi i zbritur në total** = Përfitimi në total x faktorin zbritës | **283** | **268.85** | **254.7** | **408.5** | **389.5** | **370.5** | **351.5** | **337.25** | **318.25** | **304** |
| **Vlera aktuale e kostos në total**  | **3061.7** |   |
| **Vlera aktuale e përfitimit në total** | **3286.05** |   |
| **Vlera aktuale neto (VAN) =** Vlera aktuale e përfitimit në total – Vlera aktuale e kostos në total | **224.35** |   |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Tabela VAN për Opsionin 2,

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | Viti 1 | Viti 2 | Viti 3 | Viti 4 | Viti 5 | Viti 6 | Viti 7 | Viti 8 | Viti 9 | Viti 10 |
| **Faktori zbritës**  | 1 | 0.95 | 0.9 | 0.86 | 0.82 | 0.78 | 0.74 | 0.71 | 0.67 | 0.64 |
| Kosto për buxhetin – njëherë |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Kosto për buxhetin – në vazhdim |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Kosto për biznesin – njëherë (fondi min i fondit te kompensimit) | 50 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Kosto për biznesin – në vazhdim (rritja e shpenzimeve të dëmeve dhe shpenzimeve operative si pasojë e rritjes se numrit të kontratave të lidhura) | 260 | 260 | 260 | 435 | 435 | 435 | 435 | 435 | 435 | 435 |
| Kosto për grupet e tjera – njëherë |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Kosto për grupet e tjera – në vazhdim  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| **Kosto në total**  | **310** | **260** | **260** | **435** | **435** | **435** | **435** | **435** | **435** | **435** |
| **Kosto e zbritur në total** = Kosto në total x faktorin zbritës | **310** | **247** | **234** | **374.1** | **356.7** | **339.3** | **321.9** | **308.85** | **291.45** | **278.4** |
| Përfitimi për buxhetin – në vazhdim |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Përfitimi për biznesin – njëherë |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Përfitimi për biznesin – në vazhdim (ndryshimi i volumit të primeve të shkruara) | 283 | 283 | 283 | 475 | 475 | 475 | 475 | 475 | 475 | 475 |
| Përfitimi për grupet e tjera – njëherë |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Përfitimi për grupet e tjera – në vazhdim  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Kosto për buxhetin – në vazhdim |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| **Përfitimi në total** | **283** | **283** | **283** | **475** | **475** | **475** | **475** | **475** | **475** | **475** |
| **Përfitimi i zbritur në total** = Përfitimi në total x faktorin zbritës | **283** | **268.85** | **254.7** | **408.5** | **389.5** | **370.5** | **351.5** | **337.25** | **318.25** | **304** |
| **Vlera aktuale e kostos në total**  | **3061.7** |   |
| **Vlera aktuale e përfitimit në total** | **3286.05** |   |
| **Vlera aktuale neto (VAN) =** Vlera aktuale e përfitimit në total – Vlera aktuale e kostos në total | **224.35** |   |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**Raporti i vlerësimit të ndikimit - Shtojca2/b**

*Tabelë: Vlera aktuale neto në total e çdo opsioni*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Opsioni** | **Vlera aktuale në milionë lekë** | **Vlera aktuale neto në milionë lekë** |
| **Kosto** | **Përfitimi** |
| Opsioni 1 | **3061.7** | **3286.05** | **224.35** |
| Opsioni 2 | **3061.7** | **3286.05** | **224.35** |

* **Shënim: Eshtë zgjedhur Opsioni 1,** pasi përfshihen ndryshime të shumta të cilat nuk integrohen për të krijuar vijueshmëri në përmbajtje të aktit.

 **MINISTRI I FINANCAVE DHE EKONOMISE**

 **Anila DENAJ**